



FREDRIKSTAD KOMMUNE

Reduserte klimagassutslipp fra transport i Fredrikstad kommune



SØKNAD OM KLIMA ØSTFOLD PRISEN 2020

Fredrikstad kommune har over lang tid jobbet systematisk for å redusere klimagassutslippene fra transport. Ca. 20 % av klimagassutslippene fra Fredrikstad-samfunnet kommer fra vegtransport. Arbeidet for å redusere disse utslippene har handlet om å kombinere en rekke virkemidler innen arealplanlegging, tiltak for å endre reisemiddelvalg, tilrettelegge for fossilfri transport og ta i bruk kommunens innkjøpermakt:

1. Arealplanlegging

Arealplanlegging er «all transports mor». Fredrikstad kommune har i høringsutkast til ny arealplan utarbeidet et arealregnskap som viser hvordan vi har forvaltet arealene innenfor kommunes grenser. Arealbruk per innbygger skal reduseres med 6 kvm per person per år i planperioden. Det er også innført målsetting om at 60 prosent av boligbyggingen skal skje i byområdet, 30 prosent i tettstedet og 10 prosent i lokalsentrene. Dette er en markering av at det trengs en snuoperasjon for å oppnå målet om nullvekst i personbiltrafikken. En slik fortetting vil redusere behovet for transport, og øke mulighetene for å reise kollektivt, sykle eller gå.

Kommunen skal også legge til rette for rett virksomhet på rett plass etter ABC-prinsippet. Besøks- og arbeidsplassintensive bedrifter skal lokaliseres i byområdet og logistikkvirksomhet skal ligge nær hovedveisystem.

2. Kombinere «pisk og gulrot» for å styre reisemiddelvalg

Fredrikstad kommune har over tid gjennomført tiltak som gjør at bilen ikke alltid skal være et opplagt førstevalg. Eksempelvis er det over tid innført en stadig mer restriktiv parkeringspolitikk. Foruten et stadig økende nivå på parkeringsavgiftene, har flere av byens tidligere parkeringsplasser blitt oppgradert og tilrettelagt for gående. Til sammen er 130 parkeringsplasser fjernet siden 2015.

Fra november 2019 er bomringen rundt byen innført og trafikkteLLinger viser en reduksjon i antall passeringer på 8,4 % dersom man sammenlikner desember 2018 og 2019. Holder man tellepunktene ved Kråkerøybruene utenfor, og kun teller ved de nye bomstasjonene, er det en nedgang på 11 %.

For å skape en legitimitet for de restriktive tiltakene, har det vært viktig å innføre incitament for å velge andre transportformer enn bilen. Et av disse tiltakene har vært å tilby gratis kollektivtransport. Siden januar 2013 har fergene vært gratis og bruken har eksplodert fra 350 000 reisende i 2012 til 1,5 millioner i 2019. I samme periode har tilbudet blitt vesentlig utvidet med flere avganger og flere nye ruter. Det ligger 60 millioner kroner inne i budsjettet for inneværende og kommende år (2020 og 2021) slik at tre nye ferger kan kjøpes inn og fergetilbudet økes. Denne satsingen på økt, gratis fergetilbud antas å fortrenge et stort antall bilreiser.

Et annet incitament er et prøveprosjekt over tre måneder fra november 2019 der bussene i Fredrikstad, og mellom Fredrikstad og Sarpsborg, har vært gratis. Passasjertallene fra uke 46 - 52 i 2019 viser en økning på 67 % sammenlignet med samme periode i 2018. I 2020 får Nedre Glomma 20 millioner statlige kroner øremerket lavere kollektivpriser. Med dette tilskuddet kan billettprisene reduseres vesentlig, noe som øker sannsynligheten for å beholde en andel av de nye busspassasjerene.

3. Fossilfri transport

Fredrikstad kommune har over tid tilrettelagt for fossilfri transport samtidig som organisasjonen selv har tatt i bruk slike kjøretøy. Fredrikstad kommune var tidlig ute med å prøve ut de første el- og biogasskjøretøyene. Allerede i 1995 kjøpte kommune sin første elbil, en Kewet, og i 2002

kjøpte kommunen ytterligere fire elbiler (Think). I 2004 fikk kommunen sin første renovasjonsbil som gikk på biogass. I løpet av 2020 vil det bli etablert en fyllestasjon for biogass hos Teknisk Drift. Dette muliggjør at 20 fossildrevne renovasjonsbiler kan erstattes av biogasskjøretøy. Per januar 2020 har Fredrikstad kommune 76 elektriske kjøretøy og 31 som går på biogass. Til sammen utgjør denne fossilfrie andelen 21% av den totale kjøretøyparken. Senest innen 2030 skal hele kjøretøyparken være fossilfri.

Men Fredrikstad kommune satser ikke bare på fossilfrie biler. For å redusere antallet korte kjøreturer, er det over tid kjøpt inn nesten 100 tjenestesykler som er finansiert av kommunens Klimafond. Nesten alle er elektriske, noe som øker rekkevidden og bruken vesentlig. Det er også vedtatt å tilby en leasingavtale av elsykler for kommunalt ansatte til privat bruk.

Kommunen har dessuten tilrettelagt for at andre aktører skal kunne kjøre fossilfritt: Det kommunale foretaket FREVAR produserer og oppgraderer tilstrekkelig biogass til å fylle behovet for bussflåten i Nedre Glomma. For å stimulere til elektriske personbiler har kommunen tatt flere grep. Allerede i 2014 ble det vedtatt et strategidokument for ladeinfrastruktur. Her ble det blant annet vedtatt å innføre en støtteordning for boligselskap. Fra å støtte noen boligselskap med noen få ladepunkter årlig har ordningen i 2019 blitt utvidet, og i løpet av 2019 er det innvilget tilsagn på nesten en million kroner i støtte til ladeinfrastruktur til 16 boligselskap og til sammen 440 nesten ladeklare plasser. I høringsutkastet til ny arealplan foreslås det en bestemmelse om at det i alle nye boligprosjekter med felles parkeringsanlegg skal legges frem felles infrastruktur for lading til samtlige plasser.

Videre gis det fritak for bomavgift for elektriske biler frem til 2023. Etter dette skal elbiler betale maks 30 % av vanlig takst. (Rabatter for biogasskjøretøy skal på et senere tidspunkt innføres i tråd med eventuelle framtidige regelendringer.) Elbiler parkerer gratis i kommunens parkeringshus, samt i grønn parkeringssone. På to av byens nye innfartsparkeringer som ble etablert ved innføringen av bomringen, er det satt opp tilsammen 4 ladere til elbiler. Det er dessuten lagt trekkerør i bakken slik at tilbudet kan utvides i tråd med fremtidig behov.

Innen 2024 skal alle dieselfergene være byttet ut med el-ferger. Den første el-fergen, Elen, ble satt i drift sommeren 2019. Fergen lades ved induksjon når den ligger til kai.

4. Anskaffelser for fremme overgangen til fossilfri transport

Da Fredrikstad kommune startet anskaffelsesprosessen for transporttjenester, benyttet man anledningen til å stimulere taxinæringen til overgang til fossilfri transport. I utlysningen av konkurransen tilbød Fredrikstad kommune å legge til rette for hurtig- og hjemmelading for taxier mot at tilbyder forpliktet seg til gradvis å bytte ut deler av bilparken med fossilfrie alternativer i løpet av kontraktperioden. Vinneren av konkurransen, Taxisentralen, leverte et tilbud som overoppfylte kommunens minstekrav, og vil innen 2023 ha byttet ut 42 av sine filer til el-/biogasskjøretøy. Ni av disse skal være i drift allerede i august 2020.

Fredrikstad kommune har dessuten innført en matrise for poenggiving som brukes i anskaffelser der fossilfri transport gis en svært høy score sett i forhold til fossil transport. I noen av konkurransene har dette vært utslagsgivende for valg av leverandør.

Ved bygging av sykkelvei sentralt Fredrikstad, utarbeides det et konkurransegrunnlag som legger opp til at anleggsplassen skal være fossilfri når den bygges i 2020.

TILTAK, VIRKEMIDLER OG RESULTATER - KORT OPPSUMMERT

Eksplisiv økning i antall fergepassasjerer etter at fergene ble gratis/tilbudet utvidet fra 350 000 passasjerer i 2012 til 1, 5 millioner passasjerer i 2019. Dette tilsvarer en økning på 330 %.

Bomring er innført i 2019 og trafikktegninger viser en reduksjon i antall passeringer på 8,4 %.

Prøveprosjektet med gratis buss har så langt vært en suksess: Passasjertallene fra uke 46 - 52 i 2019 viser en økning på 67 % sammenlignet med samme periode i 2018.

130 parkeringsplasser er fjernet siden 2015.

I 2019 støttet kommunen 16 boligselskap med midler til 440 nesten ladeklare plasser. I høringsutkast til ny arealplan foreslås det at det i alle nye boligprosjekter med felles parkeringsanlegg skal legges frem felles infrastruktur for lading til samtlige plasser.

Det gis fritak for bomavgift for elektriske biler frem til 2023. Etter dette skal elbiler betale maks 30 % av vanlig takst. Elbiler parkerer gratis i deler av sentrum.

Innen 2024 skal alle dieselfergene være byttet ut med el-ferger. Den første el-fergen ble satt i drift i 2019.

Fredrikstad kommune har pr 01.01.20 76 elektriske kjøretøy og 31 som går på biogass. Dette utgjør 21% av den totale kjøretøyparken. Denne andelen skal være 100% innen 2030. Dessuten er 88 elektriske tjenestesykler kjøpt inn.

Ytterligere informasjon i tråd med utlysningsteksten

a) Formålet med tiltaket

Samlingen av tiltak og bruk av virkemidler som er beskrevet over, er gjennomført for å oppnå nullvekstmålet i personbiltrafikken og for å redusere klimagassutslippene. Målsettingene er forankret i samarbeidsavtaler med staten, kommuneplanens samfunnsdel (se figuren under) og Fredrikstad kommunes klimaplan (se figuren under).

Fredrikstad er en kompakt by der klimavennlig transport, og nye og eksisterende bygg bidrar til å løse klimautfordringene

- Prioritere høy arealutnyttelse i sentrumsområdet og nær knutepunkt for kollektivtransport.
- Utvikle en by der de funksjoner innbyggerne trenger i hverdagen ligger i gang- og sykkelavstand.
- Prioritere fossilfrie og effektive transportløsninger.
- Basere utbygging på sirkulær tankegang¹⁰, miljøvennlige materialer og energiløsninger og lave klimagassutslipp.
- Det utvikles analysegrunnlag for transportsystemet slik at de beslutninger som tas sikrer god måloppnåelse.
- Utvikle et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

MÅLSETTINGER - OPPSUMMERT:

Innen 2030 skal klimagassutslippene i Fredrikstad være redusert med minst 60 prosent, sammenliknet med 2016.

Fredrikstad skal bidra til at Østfold-regionen oppnår netto null klimagassutslipp innen 2050 ved både kraftig å redusere utslippene og øke CO₂-opptakene i Fredrikstad.

Fredrikstad skal bidra til å oppnå det globale lavutslippssamfunnet innen 2050.

b) Hvordan kom prosjektet i stand? Beskriv kort prosjektets historie.

Arbeidet med å redusere klimagassutslippene fra transport startet for flere ti-år siden. Allerede i Miljøby-programmet fra 1996 ble et av satsingsområdene definert slik: «*Samordnet areal og transportplanlegging med prioritering av miljøvennlig transport, miljøtiltak og fortetting i byggesonen.*» Kommunens arealplaner har siden dette hatt fokus på fortetting for å redusere transportbehovet. Kommunen fikk sin første klimaplan i 2001. Dagens plan er Fredrikstad kommune fjerde klimaplan.

c) Hvilke resultater er oppnådd gjennom prosjektet?

Trafikktellinger etter innføringen av bomring i 2019 viser en reduksjon i antall passeringer på 8,4 %. Det presiseres at tellingene er fra vintermånedene. Det er grunn til å tro at det i sommermånedene vil bli en større reduksjon i personbilbruken til fordel for både sykkel, gang og kollektiv. Prøveprosjektet med gratis buss viser en økning på 67 % dersom man sammenlikner passasjertallene fra uke 46 - 52 i 2019 med samme periode i 2018. Etter at fergene ble gratis og tilbudet ble har antall passasjerer økt med 330 %.

Gjennom arbeidet med Fredrikstad kommune klimabudsjett, er klimaeffekt av noen av tiltakene beregnet. Det er Rambøll som har bistått kommunen med beregningene. Tallene for reduserte utslipp er årlige.

Trafikkreduserende effekt av bompengering	13 672 tonn CO ₂
Gratis buss i 3 mnd + effekt i påfølgende år	3 551 tonn CO ₂
Gratis ferge + utvidelse av tilbudet + elferger *	2 279 tonn CO ₂
Fossilfri kommunal bilflåte innen 2030**	1 133 tonn CO ₂
Fossilfrie taxier som følge av anbudsprosess *	552 tonn CO ₂
Støtte til ladeinfrastruktur i boligselskap *	435 tonn CO ₂
Leasingavtale av elsykler for kommunalt ansatte til privat bruk	389 tonn CO ₂
Etablere fyllestasjon for biogass til bruk for renovasjonsbiler	233 tonn CO ₂
El-sykler i tjeneste	41 tonn CO ₂

* Gradvis reduksjon frem til måloppnåelse i 2023. / ** Gradvis årlig reduksjon frem til måloppnåelse i 2030.

Tiltakene/virkemidlene som er beskrevet har flere positive konsekvenser utover reduserte klimagassutslipp. Mindre bilkjøring kan føre til mer fysisk aktivitet (sykling, gåturer til kollektiv osv) som er bra for folkehelsen, og færre biler på veiene kan bidra til økt trafikksikkerhet og mindre støy. Dessuten er færre biler i sentrum bra for byutvikling og opplevelsen av bykjernen. Elektrifisering av bilparken reduserer dessuten utslippene av lokal forurensning.

d) Hvordan formidles prosjektet?

Flere av tiltakene har fått stor oppmerksomhet i lokale medier. Kommunen bruker dessuten egne kanaler i kommunikasjonsarbeidet.

e) Hvordan er prosjektet organisert?

Dette har ikke vært organisert som et prosjekt. Ulike deler av kommuneorganisasjonen har hatt ansvar for ulike deler av tiltakene/virkemiddelbruken.

f) Hvordan er prosjektet finansiert?

Finansiering har skjedd over kommunes budsjett.

g) Hvilken betydning kan prosjektet ha for andre kommuner?

Forhåpentligvis kan erfaringer / erfaringstall fra vår kommune vise seg nyttig for andre kommuner.